

Merenkulkua ja meriteollisuutta Itämerellä

Eija Velin

Merenkulun ja sen mukana kehittyneen meriteollisuuden merkitys Itämeren alueella on aina ollut suuri. Se oli myös viime viikolla järjestetyn viidennen Itämeri-foorumin yhtenä pääteemana. Itämeri-foorumi on hyvä kohtaamispaikka eri alojen toimijoille keskusteluareenana, jonka yhteisenä nimittäjänä on meille kaikille rakas Itämeri. Itämeren tilannetta valotettiin useiden eri teemojen kautta ja itse sain olla toteuttamassa osiota logistiikka ja meriteollisuus. Parasta antia päivissä oli eri alojen asiantuntijoiden kohtaaminen ja yhteisesti muodostettu kokonaiskuva.

Logistisesti merikuljetukset ovat alueella tärkeitä. Suomelle erityisen tärkeitä, mutta myös muille Itämeren rantavaltioille meriklusterilla on huomattava merkitys. Merikuljetusten kokonaismäärä kasvoi alueella aina vuoteen 2007 asti, minkä jälkeen maailmantalouden suhdannevaihtelut aiheuttivat muutaman vuoden ajaksi merikuljetusten vähenemisen. Kasvu kuitenkin jatkui taas v. 2010, kun toipuminen maailmantalouden lamasta alkoi. Nähtäväksi jää, miten kasvu jatkuu Euroopan talouden heilahtelujen ja kiristyvien ympäristövaatimusten myllerryksessä.

Muuttuvat logistiset tarpeet ja ympäristömääräykset ovat tärkeitä kehitystä suuntaavia ja vauhdittavia tekijöitä. Erityisesti ympäristökysymykset nousivat meriteollisuusosiossa tärkeäksi keskustelunaiheeksi. Itämeren alueen ympäristön haavoittuvuus ja sen myötä tiukentuneet ympäristömääräykset vaikuttavat alan kehitykseen juuri nyt voimakkaasti. Rikkipäästöjen tiukentuneet määräykset tulevat voimaan ilman siirtymäaikoja. Vuonna 2015 rikkiraja ECA-alueella on 0,1 % ja typpimääräykset seuraavat vuonna 2016. Ilmapiiri on odottava. Uusiin tiukentuviin määräyksiin on sopeuduttava, mutta kukaan ei osaa vielä ennakoita, kuinka voimakkaasti ne tulevat vaikuttamaan kuljetuskustannuksiin tulevaisuudessa.

Päästörajoitusten tiukkeneminen edellyttää uusien teknisten ratkaisujen kehittämistä koneteknologiaan tai uusien, vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa. Molempien ratkaisujen kehittäminen vaatii aikaa, 2,5 vuotta on teknisessä kehitystyössä kovin lyhyt aika. Koneteknologian osalta erilaisten pesurien ja katalysaattoreiden valmistamiseen tarvitaan vielä runsaasti kehitystyötä. Polttoaineista taas vähärikkiset polttoaineet ovat paitsi hinnakkaita, myös niiden riittävä saatavuus voi olla ongelma. Vaihtoehtoisista polttoaineista puolestaan erilaiset kasviöljyt, eläinpohjaiset jätteet ja esim. öljy- ja elintarviketeollisuuden sivutuotteet ovat mahdollisia raaka-aineita, mutta erityisesti niiden osalta siirtymäaika on liian lyhyt. Vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämisessä ollaan vasta pilottien testausvaiheessa. LNG on jo olemassa oleva vaihtoehto siinä missä biopolttoaineita vielä kehitetään. Tulevaisuuden alusten polttoainehuolto muodostuukin mitä todennäköisimmin useamman eri polttoaineen käyttömahdollisuudesta.

Itämeren luonto ja siitä huolehtiminen on myös merenkulkualan toimijoiden mielissä tärkeällä sijalla. Sen osoitti foorumin keskustelujen painottuminen vahvasti ympäristöasioihin. Halukkuutta ympäristöystävälliseen toimintaan löytyy, mutta yritysten on huolehdittava myös taloudellisesta kannattavuudestaan. Mitä se merkitsee kuljetusten hinnanmuodostukselle jää nähtäväksi. Tulevaisuusfoorumin loppuyhteenvedoksi sopiikin foorumissa esitetty mietelmä:

”Tulevaisuus ei ole ennustettavissa, mutta ei myöskään ennalta määrätty -> voimme vaikuttaa omilla teoillamme ja valinnoillamme”



Eija Velin
johtaja (ma.)
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Turun Yliopisto



CENTRUM BALTICUM

Centrum Balticum

Vanha Suurtori 7

20500 Turku

puh. 020 775 1341

www.centrumbalticum.org

centrumbalticum@centrumbalticum.org